

## **ESTRATÉGIAS DE PLANEAMENTO DE MOBILIDADE CICLÁVEL E AVALIAÇÃO DA TRANSFERÊNCIA MODAL – ESTUDO DE CASO DE ALMADA**

- Trabalho no âmbito da dissertação de mestrado do curso de Engenharia do Ambiente da Universidade Nova de Lisboa.
- Orientação: Prof. Doutor João Joanaz de Melo.
- Autor: Pedro Emauz Madruga. Contacto: p.madruga@campus.fct.unl.pt

Submissão para o IX Congresso Ibérico “A Bicicleta e a Cidade”, Murtosa, Abril-Maio de 2012

### **RESUMO**

Durante décadas, o paradigma do automóvel foi semelhante: os fins justificavam os meios. Com o intuito de poder chegar mais rápido ao destino e com a ideia que maior rapidez traria liberdade, desenvolveram-se cidades caracterizadas por alcatrão e descaracterizadas de pessoas. E nalgumas cidades esses fins continuam a ter os mesmos meios.

No município de Almada circulam diariamente 140 mil automóveis enquanto outros 35 mil o atravessam. O sector rodoviário é responsável por 43% das emissões de gases com efeito de estufa no concelho de Almada, enquanto que a média por município no resto da Europa é de 28%.

O objetivo principal deste estudo é o de avaliar o potencial da bicicleta como solução para os problemas ambientais, económicos e de tráfego através da criação de estratégias de planeamento e da avaliação da transferência modal. As estratégias de planeamento de mobilidade ciclável neste estudo tiveram como base a caracterização dos principais fluxos de tráfego do município de Almada bem como uma consulta aos interessados, sendo estes entidades e individuais. Estas estratégias incluíram a proposta de implementação de redes adjacentes ou próximas de locais de elevado fluxo de tráfego pendular automóvel, a criação de uma plataforma de inclusão dos interessados em todo o processo, a criação de uma plataforma na internet de avaliação da rede ciclável por parte dos utilizadores atuais e potenciais e a integração com os transportes públicos.

Em seguida, recolheram-se dados de campo utilizando a bicicleta em intermodalidade com o comboio e com o barco em trajetos distintos mas com a mesma origem e destino. Esta origem e destino escolhido corresponde a grandes fluxos dentro do município. A partir destes dados foi possível avaliar quais os benefícios ambientais, económicos e de tempo despendido em comparação com o automóvel.

Este estudo conclui que o automóvel privado tem um custo anual de 4 569 euros, um valor nove vezes superior ao da utilização da bicicleta com o comboio (529 euros por ano) e 16 vezes superior à utilização da bicicleta com o barco (293 euros por ano). Em termos de emissões de CO<sub>2</sub>, o automóvel privado emite anualmente 596 kg, um valor maior que a bicicleta mais o comboio (80 kg) e que a bicicleta com barco (111 kg). Verificou-se que a duração média da viagem da bicicleta utilizando o comboio como suporte é menor que a duração da deslocação de automóvel no sentido Almada-Lisboa.

Em suma, através de novas estratégias de planeamento, é possível concluir que a bicicleta – por combinação com os transportes públicos – é um tipo de transporte menos poluente, menos dispendioso e, em certos casos, mais rápido que o automóvel privado.